

AIR BAG SYSTEM

Publication number: JP7246908 (A)

Publication date: 1995-09-26

Inventor(s): HOSOYA TOSHIAKI; MATSUOKA AKIO; OBARA HIROTAKA +

Applicant(s): TOYOTA MOTOR CORP; AISIN SEIKI +

Classification:


- **international:** **B60R21/34; B60R21/34;** (IPC1-7): B60R21/34

- **European:**

Application number: JP19940067715 19940311

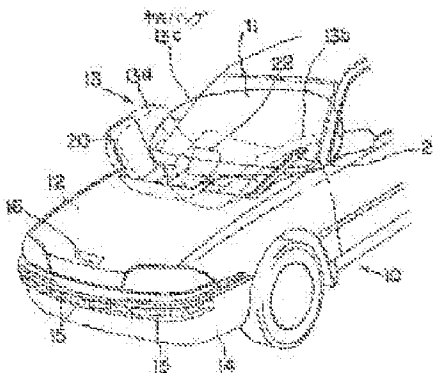
Priority number(s): JP19940067715 19940311

Also published as:

 JP3105391 (B2)

Abstract of JP 7246908 (A)

PURPOSE:To enhance the reliability of pedestrian protection by changing an unfolding area of an air bag in accordance with a vehicle speed or physique of a pedestrian. **CONSTITUTION:**In a hood air bag 13 composed of right and left bags 13a, 13b to be unfolded in the vicinity of a rear end of a hood 12, and a central bag 13c to be unfolded on a windshield 11 rearward thereof, only the right and left bags 13a, 13b are unfolded to avoid wasteful air bag unfolding in the case where a car speed at the time of collision is slower than a set speed V1. In the case where the car speed at the time of collision is faster than the set speed V1, the central bag 13c is unfolded in addition to the right and left bags 13a, 13b to increase an unfolding area of the air bag so as to surely protect a pedestrian.



.....
Data supplied from the **espacenet** database — Worldwide

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公 開 特 許 公 報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平7-246908

(43)公開日 平成7年(1995)9月26日

(51)Int.Cl.⁶

B 6 0 R 21/34

識別記号

庁内整理番号

8817-3D

F I

技術表示箇所

審査請求 未請求 請求項の数2 F D (全 8 頁)

(21)出願番号 特願平6-67715

(22)出願日 平成6年(1994)3月11日

(71)出願人 000003207

トヨタ自動車株式会社

愛知県豊田市トヨタ町1番地

(71)出願人 000000011

アイシン精機株式会社

愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地

(72)発明者 細谷 俊明

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

(72)発明者 松岡 章雄

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

(74)代理人 弁理士 渡辺 丈夫

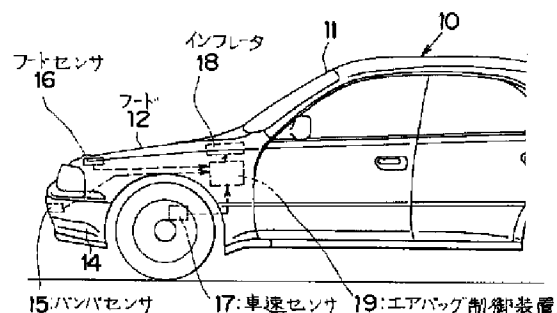
最終頁に続く

(54)【発明の名称】 エアバッグシステム

(57)【要約】

【目的】 車速あるいは歩行者の体格に応じてエアバッグの展開面積を変更することによって、歩行者保護の確実性を高める。

【構成】 フード12の後端付近に展開する左右バッグ13a、13bと、これらより後方のフロントガラス11上に展開する中央バッグ13cとの3つからなるフードエアバッグ13を、衝突時の車速が設定速度 V_1 より遅い場合には、左右バッグ13a、13bだけ展開させて無駄なエアバッグ展開を防ぎ、また、衝突時の車速が設定速度 V_1 より速い場合には、左右バッグ13a、13bに加えて中央バッグ13cを展開させることによって、エアバッグの展開面積を増加させて歩行者を確実に保護する。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 歩行者との衝突が検出されると車体外表面にエアバッグを展開させて、このエアバッグによって歩行者を保護するエアバッグシステムにおいて、歩行者との衝突を検出する歩行者衝突検出手段と、車体外表面に展開可能に設けられたエアバッグと、走行中の車速を検出する車速検出手段と、検出した車速が設定速度より速い場合には、設定速度より遅い場合より前記エアバッグの展開する位置と面積とのうち少なくとも一方を変えるように制御するエアバッグ制御装置とを備えていることを特徴とするエアバッグシステム。

【請求項2】 歩行者との衝突が検出されると、車体外表面にエアバッグを展開させて、このエアバッグによって歩行者を保護するエアバッグシステムにおいて、歩行者との衝突を検出する歩行者衝突検出手段と、車体外表面に展開可能に設けられたエアバッグと、車両前方の歩行者の存在を検出する歩行者検出手段と、検出された歩行者の身長を検出する身長検出手段と、検出した歩行者の身長に応じて前記エアバッグの展開する位置と面積とのうち少なくとも一方を変えるように制御するエアバッグ制御装置とを備えていることを特徴とするエアバッグシステム。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】この発明は、走行中の車両が歩行者に衝突したときに、車両外表面に展開させて衝突の衝撃を吸収して歩行者を保護するエアバッグシステムに関するものである。

【0002】

【従来の技術】走行中の車両が歩行者に衝突すると、衝突された歩行者は、下半身を車体前部によって払われて、車体前部のフード上面等に二次衝突することが知られている。そこで本出願人等は、車体前部のフード上等にエアバッグを展開させて、このエアバッグによりフード上等に二次衝突する際の衝撃を吸収して、歩行者を保護することを既に提案している。

【0003】この歩行者が二次衝突するフード上の位置は、車両速度や歩行者の身長等によって変化するため、従来においては、車両前部のフード上を全面覆うようにエアバッグを展開させることによって、フード上のどの位置に二次衝突しても、エアバッグにより衝突の衝撃を吸収して歩行者を保護できるようにしていた。

【0004】図11および図12は、特願平5-294636号（出願前未公開）に記載されているフードエアバッグ装置を示すもので、これは車両が歩行者と衝突した際に、車体1の前部のフード2上にフードエアバッグ3を展開させて、歩行者が前記フード2上に二次衝突する時の衝撃を、このフードエアバッグ3によって吸収緩和させるものである。そして、展開する前の前記フードエアバッグ3は、折り畳まれてインフレーター4とともに

にフード2の車体前端付近に形成された開口部5内に収納され、またこの開口部5は、ヒンジ2aにより開閉可能に取付けられたリッド2bによって覆われている。

【0005】そして、フロントバンパ等に設けられた歩行者衝突検出手段（図示せず）によって歩行者との衝突が検出されると、インフレーター4に着火電流が流れ、着火したインフレーター4で発生するガスによって、フードエアバッグ3が膨張し、膨張する圧力により、リッド2aをスプリング2cの弾性力に抗して押し上げて開き、このフードエアバッグ3が開口部5から膨出してフード2上を覆うように展開し、歩行者が二次衝突する際の衝撃を、このフードエアバッグ3によって吸収して保護するようになっている。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】しかし、前述した従来のフードエアバッグ3は、車体1のフード2上を、そのほぼ全体を覆うように展開させるために大型に形成されるとともに、大きな収納スペースを必要とするとともに、インフレーター3も容量の大きなものが必要とされ、また膨張展開に要する時間が長くなるという問題があった。また、このフードエアバッグ3は、展開する際には常にフード2のほぼ全体を覆って、フード2上の歩行者が二次衝突する可能性のある範囲を全て覆うように展開するため、効率が悪く、また不経済であるという問題があった。

【0007】この発明は、衝突した歩行者を保護するために必要な範囲だけにエアバッグを展開させることのできるエアバッグシステムを提供することを目的としている。

【0008】

【課題を解決するための手段】上記の課題を解決するための手段としてこの発明は、歩行者との衝突が検出されると車体外表面にエアバッグを展開させて、このエアバッグによって歩行者を保護するエアバッグシステムにおいて、歩行者との衝突を検出する歩行者衝突検出手段と、車体外表面に展開可能に設けられたエアバッグと、走行中の車速を検出する車速検出手段と、検出した車速が設定速度より速い場合には、設定速度より遅い場合より前記エアバッグの展開する位置と面積とのうち少なくとも一方を変えるように制御するエアバッグ制御装置とを備えていることを特徴としている。

【0009】また、歩行者との衝突が検出されると、車体外表面にエアバッグを展開させて、このエアバッグによって歩行者を保護するエアバッグシステムにおいて、歩行者との衝突を検出する歩行者衝突検出手段と、車体外表面に展開可能に設けられたエアバッグと、車両前方の歩行者の存在を検出する歩行者検出手段と、検出された歩行者の身長を検出する身長検出手段と、検出した歩行者の身長に応じて前記エアバッグの展開する位置と面積とのうち少なくとも一方を変えるように制御するエア

バッグ制御装置とを備えていることを特徴としている。
【0010】

【作用】上記のように、歩行者衝突検出手段が歩行者との衝突を検出すると、図1(A)のブロック図に示すように、エアバッグ制御装置に歩行者衝突検出信号が入力され、また車速検出手段により検出した車速信号が入力されるとともに、検出された車速を予め設定されている速度 V と比較し、検出された車速が設定速度 V より速い場合には、検出された車速が設定速度より遅い場合より、エアバッグの展開面積が広くなるように制御する。また比較の結果、検出された速度が設定速度より遅い場合には、検出された速度が設定速度より速い場合よりエアバッグの展開面積を狭くして、不要な部分への展開を制限し、歩行者の保護に必要な部分にだけ展開させる。

【0011】また、歩行者衝突検出手段が歩行者との衝突を検出すると、図1(B)のブロック図に示すように、エアバッグ制御装置に歩行者衝突検出信号が入力されるとともに、車両前方の歩行者を検出する歩行者検出手段によって事前に検出された歩行者の身長を、身長検出手段によって検出して、予め設定された身長 H より高い場合には、検出された身長が設定身長 H より低い場合より、エアバッグの展開位置を後方とするか、または展開面積が広くなるように制御する。そして、適切な範囲にエアバッグを展開させて、身長的高低によって変化する歩行者の二次衝突する位置及び範囲を確実にカバーして、歩行者を確実に保護できるようにする。また比較の結果、検出された身長が設定身長 H より低い場合には、高い場合よりエアバッグを展開させる範囲を前方側とするか、またはエアバッグの展開面積を狭くして、不要な部分への展開を制限して、歩行者の保護に必要な部分にだけ展開させる。

【0012】

【実施例】以下、この発明のエアバッグシステムをフードエアバッグ装置に適用した実施例を図1ないし図10に基づいて説明する。

【0013】図1ないし図5はこの発明の第1実施例のエアバッグシステムを示すもので、歩行者との衝突が検出されると、車両10のフード12上の後端付近に展開するフードエアバッグ13と、車体前端のフロントバンパ14の前面に埋設されて、車両前方からの入力により衝突を検出するバンパセンサ15と、フード12の前端下面と車体側のラジエータサポート（図示せず）の上面との間に挟装されて、フード12上への入力によって歩行者の衝突を検出するフードセンサ16と、走行中の車両速度を検出する車速センサ17と、前記バンパセンサ15とフードセンサ16及び車速センサ17から出力される信号が入力され、それぞれの信号が所定の条件を満たすと、インフレーター18に着火信号を出力するエアバッグ制御装置19とを備えている。

【0014】また、前記フードエアバッグ13は、フー

ド12の後部右側に形成された右開口部12a内に専用のインフレーター18と共に収納され、膨張するとフード12の後部の右側部分を覆うように展開する右バッグ13aと、フード12の後部左側に形成された左開口部12b内に専用のインフレーター18と共に収納され、膨張するとフード12の左側部分を覆うように展開する左バッグ13bと、フード12の後部中央に形成された中央開口部12c内に、専用のインフレーター18と共に収納されて、膨張するとフロントガラス11のほぼ全面を覆うように展開する中央バッグ13cとから構成されている。なお図5において符号20は、右開口部12aを開閉可能に覆う右リッド、21は左開口部12bを同様に塞ぐ左リッド、22は中央開口部12cを同様に塞ぐ中央リッドである。

【0015】次に、上記のように構成されるこの実施例の作用を、図2のフローチャートと、図3ないし図5を参照して説明する。

【0016】エアバッグ制御装置19の制御プログラムがスタートすると、まずステップ1において、車速センサ17から常時入力されている車速信号が示す車速と、歩行者衝突時にフードエアバッグ13による歩行者保護が必要とされる最低速度として予め定められたエアバッグ作動下限速度 V_0 （例えば15 km/h程度）との比較が行われて、車速 $< V_0$ の場合には、フードエアバッグ13を展開させる必要がない程度に低速走行であると判断して、ステップ2以降へのプログラムの進行を禁止して、停車時あるいは低速走行時等におけるフードエアバッグ13の誤作動を防止している。そして、ステップ1において、車速 $\geq V_0$ となった場合、すなわち歩行者衝突時にフードエアバッグ13による歩行者保護が必要となる速度と判断してステップ2へ進む。

【0017】ステップ2においては、フロントバンパ14に歩行者や車両等が衝突してバンパセンサ15がスイッチオンしているか否かのチェックが行われ、バンパセンサ15がオンしていない場合には、衝突が発生していないと判断してステップ1に戻る。そして、ステップ2において、バンパセンサ15がオンした場合には、車両あるいは歩行者等との衝突が発生した判断してステップ3に進む。

【0018】ステップ3においては、衝突した相手が歩行者の場合にフード12上加わる荷重によってスイッチオンするフードセンサ16がオンしているか否かのチェックが行われ、フードセンサ16がオンしていない場合には、歩行者以外の車両等との衝突のため、フードエアバッグ12を展開させる必要がないと判断して、ステップ1に戻る。そして、ステップ3において、フードセンサ16がオンした場合には、歩行者との衝突と判断してステップ4に進む。

【0019】ステップ4においては、予めダミー等を用いた実験を行って、車体寸法の異なる車種ごとに求めら

れている車両速度と車両前端に衝突した歩行者の二次衝突位置との関係から、例えば、その二次衝突位置がフード12の後端付近までか、あるいは更に後方のフロントガラス11上まで達するかの境界となる速度として設定されている高速下限速度 V_1 と、車速信号から得た衝突時の車速との比較を行い、車速 $<V_1$ の場合には、車速の方が遅いのでエアバッグ展開範囲はフード12の後端部分までで良いと判断して、ステップ5に進み、右バッグ13aと左エアバッグ13bのみを展開させ(図4の状態)、そしてプログラムを終了する。

【0020】また、ステップ4において車速 $\geq V_1$ の場合には、ステップ6に進み、前記右バッグ13aと左バッグ13bと共に、これら左右バッグ13a、13bより車体前端から遠い位置に展開する中央バッグ13cをフロントガラス11上に展開させ(図5の状態)、そしてプログラムを終了する。

【0021】その結果、中央バッグ13cがフロントガラス11上に展開する分だけエアバッグの展開面積が増加して、フロントガラス11上への二次衝突に対しても衝撃吸収して歩行者を保護できる。

【0022】したがって、この実施例のフードエアバッグシステムにおいては、予め設定した高速下限速度 V_1 と比較して、車速の方が遅い場合には、左右バッグ13a、13bのみを展開させることによって、その車速では歩行者が二次衝突することがないフロントガラス11上への無駄なエアバッグ展開を防止するとともに、フロントガラス11部分の視界を確保することができる。また、高速下限速度 V_1 より車速の方が速い場合には、左右バッグ13a、13bに加えて中央バッグ13cを展開させることによってエアバッグ展開面積を後方側に拡大するため、衝突後に、フード12上等に二次衝突する歩行者を確実に保護することができる。

【0023】また図6ないし図10は、この発明の第2実施例のエアバッグシステムを示すもので、歩行者との衝突が検出されると、車両30のフード32上に展開するフードエアバッグ33と、車体前端のフロントバンパ34の前面に埋設されて、車両前方からの入力により衝突を検出するバンパセンサ35と、フロントバンパ34等の車体前部の低い位置に設けられ、水平方向前方へ向けて光線や超音波等を照射すると共にその反射波の検出を行って車両前方の歩行者等の存在を検出する歩行者センサ36と、ルーフ30aの前端等の進行方向前面に臨み、かつ車体の高い位置に設けられ、水平方向前方へ向けて光線や超音波等を照射すると共にその反射波の検出を行って車両前方の背の高い歩行者等の存在を検出する大人センサ37と、フロントグリル等の車体前部に設けられ、前方斜め上方へ向けて、所定の仰角で光線や超音波等を照射すると共にその反射波の検出を行って車両前方の背の高い歩行者等の存在を検出する第2大人センサ38と、走行中の車両速度を検出する車速センサ39と

を備え、また前記バンパセンサ35と歩行者センサ36と大人センサ37および第2大人センサ38から入力されるそれぞれの信号が所定の条件を満たすと、インフレーター40、40に着火信号を出力するエアバッグ制御装置41とを備えている。また、図7において符号P1は、子供等の背の低い歩行者、図9において符号P2は大人等の背の高い歩行者である。

【0024】次に、上記のように構成されるこの実施例の作用を、図6のフローチャートと、図7ないし図10を参照して説明する。

【0025】エアバッグ制御装置41の制御プログラムがスタートすると、まずステップ1において、車速センサ39から常時入力されている車速信号が示す車速 V と、予め設定されているエアバッグ作動下限速度である 15 km/h との比較が行われて、車速 $<15\text{ km/h}$ の場合には、フードエアバッグ13による歩行者保護が必要ないと判断し、ステップ2以降へのプログラムの進行を禁止して、停車時あるいは低速走行時等におけるフードエアバッグ33の誤作動を防止している。そして、ステップ1において、車速 $V \geq 15\text{ km/h}$ となった場合には、フードエアバッグ33による歩行者保護が必要と判断してステップ2へ進む。

【0026】ステップ2においては、バンパセンサ35が衝突を検出したか否かのチェックが行われ、バンパセンサ35がオンしていない場合には、衝突が発生していないためステップ1に戻る。そして、ステップ2において、バンパセンサ35がオンした場合には、車両あるいは歩行者P1、P2等との衝突が発生したと判断してステップ3に進む。

【0027】ステップ3においては、歩行者センサ36が車両前方の歩行者P1、P2等を事前に検出して検出信号が衝突前に入力されているか否かのチェックが行われ、オンしていなければ、跳ね石等がバンパセンサ35に当たったことによる衝突の誤検出と判断してステップ1に戻る。そして、ステップ3において、歩行者センサ36がオンした場合には、歩行者P1、P2等との衝突と判断してステップ4に進む。

【0028】ステップ4においては、予めダミー等を用いた実験によって割出された、歩行者の身長の違いにより異なる二次衝突位置に合わせて、フロントバッグ33aとリヤバッグ33bのそれぞれの展開範囲が決められている。したがって、大人センサ37と第2大人センサ38のどちらもスイッチオンしていない場合には、検出された歩行者は、子供等の背の低い歩行者P1のみであると判断して、ステップ5に進み、フロントバッグ33aのみを展開させて、プログラムを終了する。

【0029】またステップ4において、大人センサ37と第2大人センサ38の少なくとも一方がスイッチオンして、その検出信号が衝突前に入力されていれば、ステップ6に進み、衝突したのは背の高い歩行者P2である

と判断して、フード32上に、フロントバッグ33aとリヤバッグ33bとの両方のエアバッグを展開させ(図10の状態)、そしてプログラムを終了する。この場合、大人および子供と同時に衝突した場合には、大人センサ37および第2大人センサ38によって背の高い歩行者P2である大人のみが検出されるが、フロントバッグ33aとリヤバッグ33bが展開するため、背の低い歩行者P1である子供もこのフロントバッグ33aによって保護されるため問題はない。

【0030】このように、この実施例のエアバッグシステムによれば、背の低い歩行者P1との衝突が検出された場合には、フード32の前半部を覆うようにフロントバッグ33aを展開させて、後半部へのリヤバッグ33bの不要な展開を防止することができる。そして、背の高い歩行者P2との衝突が検出されると、フロントバッグ33aとリヤバッグ33bとの両方を展開させることによって、リヤバッグ33bの分だけ展開面積を増加させて、歩行者P2を確実に保護できるようにしている。

【0031】なお、この実施例においては、大人センサ37と第2大人センサ38とのうち少なくとも一方が大人を検出した状態でバンパセンサ35が衝突を検出シタ場合には、フロントバッグ33aとリヤエアバッグ33bとを展開させてエアバッグ展開面積を増加させたが、このように大人が検出された場合に、リヤエアバッグ33bのみを展開させて、エアバッグの展開位置を変えることによって、大人を保護するようにできる。また、大人センサ37、38および車速センサ39の信号を組み合わせ、例えば大人センサ37、38の少なくとも一方がオンしたときに車速が設定速度A以上の場合に、リヤエアバッグ33bのみを展開させるようにしてもよい。更に、大人センサ37、38の両方がオフのまま、車速が設定速度B(設定速度B>設定速度A)以上の場合に、リヤエアバッグ33bのみを展開させるようにしてもよい。

【0032】また、この実施例においては、歩行者センサ36、大人センサ37及び第2大人センサ38として、水平方向前方あるいは前方斜め上方へ超音波等を照射する固定式の超音波センサ等を用いたが、指向性のある超音波等の照射方向を、車幅方向にスイングさせて、車両進行方向前方の広い範囲の歩行者を検出可能とすることもできる。

【0033】なお、上記両実施例においては、車速あるいは歩行者の身長の違いに応じて展開させるエアバッグの数を違えてその展開面積を増加あるいは減少させたが、一つのエアバッグの内部に仕切りを設けて複数の気嚢を形成し、これらの気嚢に選択的にガスを充填することによって、エアバッグの展開面積を変えるように構成することもできる。

【0034】

【発明の効果】以上説明したようにこの発明のエアバ

グシステムは、エアバッグ制御装置に歩行者衝突検出信号が入力された場合に、車速が設定速度より速い場合にはエアバッグの展開面積を広くするか、展開位置を後方に変えるように制御し、また車速が設定速度より遅い場合にはエアバッグの展開面積を狭くするか、展開位置を前寄りに変えることにより、車速に応じてエアバッグを適切な範囲に展開させ、歩行者を確実に保護するとともに、エアバッグの不要な部分への展開を防止することができる。

【0035】また、エアバッグ制御装置に歩行者衝突検出信号が入力された場合に、車両前方の歩行者の身長等を事前に検出しておき、所定の高さより背の高い歩行者が衝突した場合にはエアバッグの展開面積を広くするか、展開位置を後方に変えるように制御し、また所定の高さより背の低い歩行者が衝突した場合にはエアバッグの展開面積を狭くするか、展開位置を前寄りに変えるので、背の低い歩行者から背の高い歩行者まで、確実に保護することができるとともに、エアバッグの不要な部分への展開を防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】特許請求の範囲に対応するブロック図である。

【図2】この発明の第1実施例のエアバッグシステムにおけるエアバッグ制御装置による制御を示すフローチャートである。

【図3】第1実施例のエアバッグシステムの構成及び配置を示す車両前部の側面図である。

【図4】車速 $\geq V_1$ のときのエアバッグの展開状態を示す車両の斜視図である。

【図5】車速 $< V_1$ のときのエアバッグの展開状態を示す車両の斜視図である。

【図6】この発明の第2実施例のエアバッグシステムにおけるエアバッグ制御装置による制御を示すフローチャートである。

【図7】第2実施例のエアバッグシステムによる歩行者検出及び身長検出作用を示す車両前部の側面図である。

【図8】検出された歩行者の身長が設定身長以下の場合のエアバッグの展開状態を示す車両前部の側面図である。

【図9】第2実施例のエアバッグシステムによる歩行者検出及び身長検出作用を示す車両前部の側面図である。

【図10】検出された歩行者の身長が設定身長より高い場合のエアバッグの展開状態を示す車両前部の側面図である。

【図11】従来のエアバッグ装置のエアバッグ展開範囲を示す車両前部の平面図である。

【図12】図11のXII-XII線断面図である。

【符号の説明】

12 フード

13 フードエアバッグ

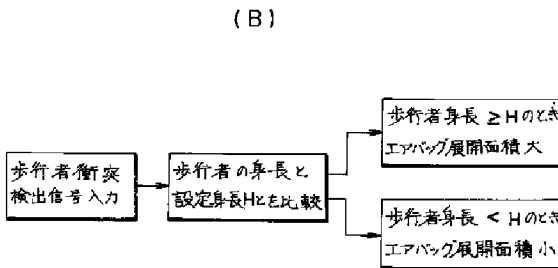
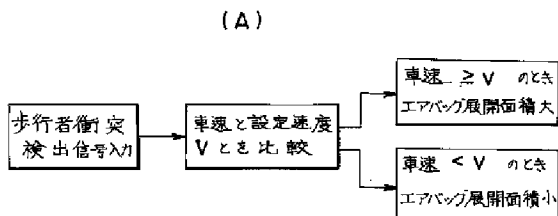
13a 右バッグ

13b 左バッグ
13c 中央バッグ
15 バンパセンサ
16 フードセンサ
17 車速センサ
18 インフレータ
19 エアバッグ制御装置
33a フロントバッグ
33b リヤバッグ

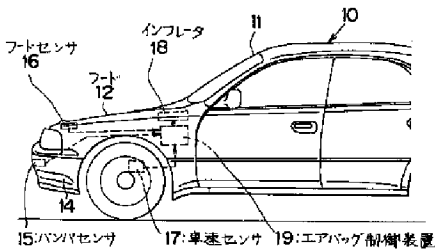
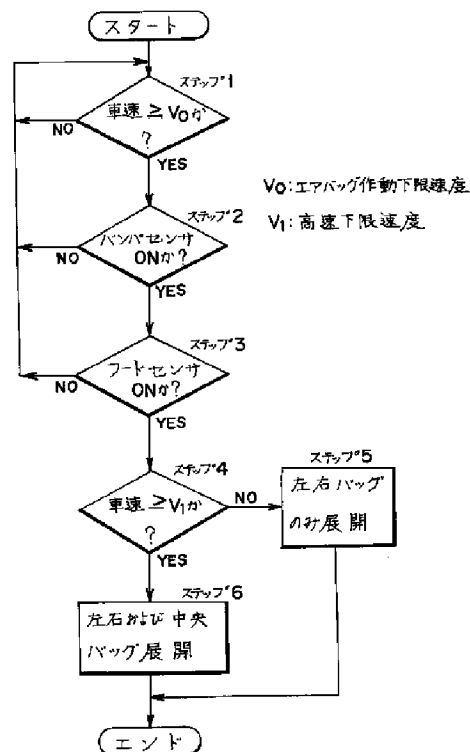
35 バンパセンサ
36 歩行者センサ
37 大人センサ
38 第2大人センサ
39 車速センサ
40 インフレータ
41 エアバッグ制御装置
P1 背の低い歩行者
P2 背の高い歩行者

【図1】

【図2】

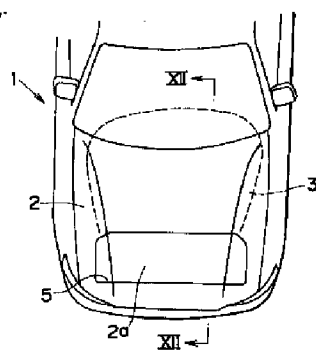
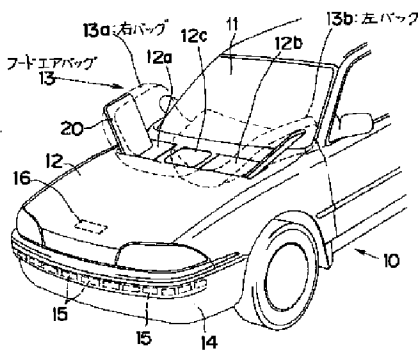


【図3】

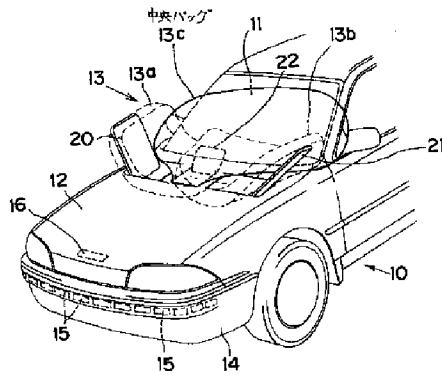


【図4】

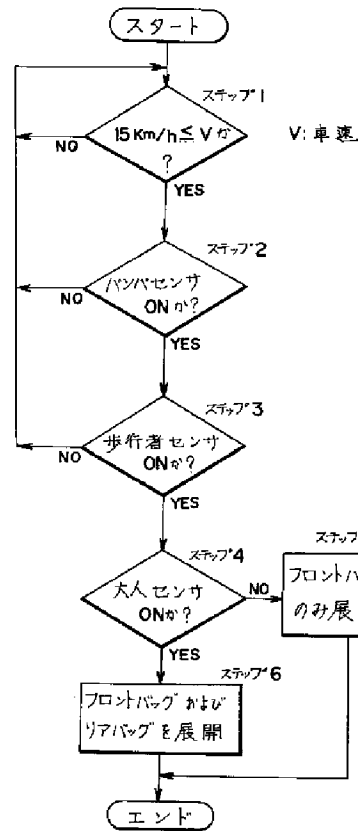
【図11】



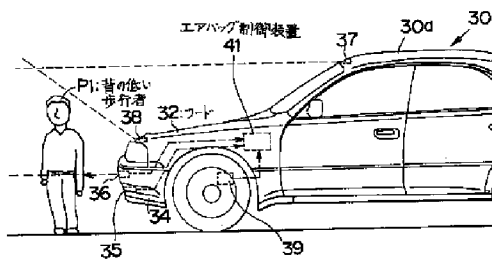
【図5】



【図6】

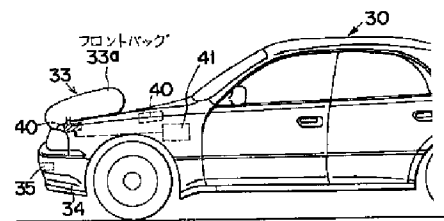


【図7】

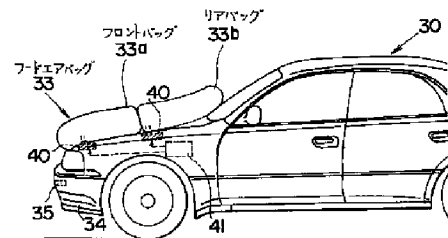


36: 歩行者センサ 37: 大人センサ 38: 子供大人センサ

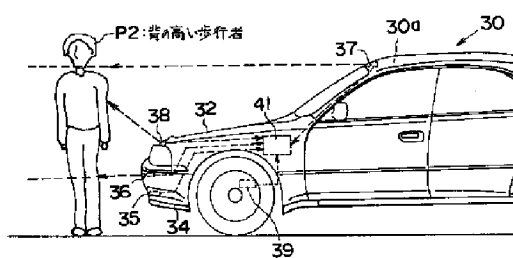
【図8】



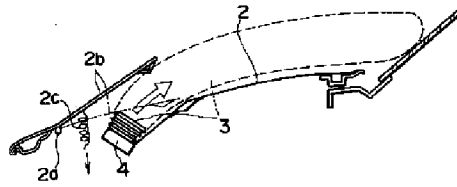
【図10】



【図9】



【図12】



フロントページの続き

(72)発明者 小原 弘貴
愛知県刈谷市朝日町二丁目一番地 アイシ
ン精機株式会社内

* NOTICES *

JPO and INPIT are not responsible for any damages caused by the use of this translation.

- 1.This document has been translated by computer. So the translation may not reflect the original precisely.
- 2.**** shows the word which can not be translated.
- 3.In the drawings, any words are not translated.

DETAILED DESCRIPTION

[Detailed Description of the Invention]

[0001]

[Industrial Application]This invention relates to the airbag system which develops a vehicles outside surface, absorbs the shock of a collision, and takes care of a pedestrian, when the vehicles under run collide with a pedestrian.

[0002]

[Description of the Prior Art]If the vehicles under run collide with a pedestrian, the pedestrian with whom it collided being paid a lower half of the body by the car body front, and carrying out a secondary collision to the hood upper surface of a car body front, etc. is known. Then, these people have already proposed making the hood superiors of a car body front develop an air bag, absorbing the shock at the time of carrying out a secondary collision to hood superiors with this air bag, and taking care of a pedestrian.

[0003]The position on the hood in which this pedestrian does a secondary collision, setting to the former, in order to change with vehicles speed, a pedestrian's height, etc. -- the hood top of a vehicle front part -- a whole surface wrap -- even if it carried out a secondary collision to which position on a hood by developing an air bag like, the shock of a collision is absorbed with an air bag and it enabled it to take care of a pedestrian

[0004]Drawing 11 and drawing 12 are what shows the hood air bag device indicated to Tokuganhei5-294636 (un-publicly known before application), When vehicles collide with a pedestrian, this develops the hood air bag 3 on the hood 2 of the anterior part of the body 1, and carries out absorption relaxation of the shock in case a pedestrian does secondary collision opposition on said hood 2 with this hood air bag 3. And said hood air bag 3 before developing is stored in the opening 5 which was folded up and formed near the body front end of the hood 2 with the inflator 4, and this opening 5 is covered with lid 2b attached by the hinge 2a so that opening and closing were possible.

[0005]By and the gas ignition current will flow into the inflator 4 and emitted in the inflator 4 which lit if the collision with a pedestrian is detected by the pedestrian collision detection means (not shown) formed in the front bumper etc. The hood air bag 3 expands, and resist the elastic force of the spring 2c, push up the lid 2a, and the expanding pressure opens it, It develops so that this hood air bag 3 may bulge from the opening 5 and may cover the hood 2 top, and the shock at the time of a pedestrian doing a secondary collision is absorbed with this hood air bag 3, and is protected.

[0006]

[Problem(s) to be Solved by the Invention]However, the conventional hood air bag 3 mentioned above, In order [the] to make it the hood 2 top of the body 1 develop so that the whole may be covered mostly, while forming on a large scale and needing big storage space, the inflator 3 also had the problem that the time which what has big capacity is needed and expansion deployment takes became long. In order to develop this hood air bag 3 so that all the ranges of the hood 2 that may cover the whole mostly and in which the pedestrian on the hood 2 may do a secondary collision may always be covered when developing, there was a problem that it was inefficient and it was uneconomical.

[0007]An object of this invention is to provide the airbag system which can make only the range required in order to take care of the pedestrian who collided develop an air bag.

[0008]

[Means for Solving the Problem]As above-mentioned The means for solving a technical problem, this invention makes a body outside surface develop an air bag, if a collision with a pedestrian is detected, and it is characterized by that an airbag system which takes care of a pedestrian with this air bag comprises the following.

A pedestrian collision detection means to detect a collision with a pedestrian.

An air bag provided in a body outside surface so that deployment was possible.

A speed detecting means which detects the vehicle speed under run.

An air bag control device controlled to change at least one side among positions and area which said air bag develops from a case where it is later than the degree of setting speed when the detected vehicle speed is quicker than the degree of setting speed.

[0009]When a collision with a pedestrian is detected, this invention makes a body outside surface develop an air bag, and is characterized by that an airbag system which takes care of a pedestrian with this air bag comprises the following again.

A pedestrian collision detection means to detect a collision with a pedestrian.

An air bag provided in a body outside surface so that deployment was possible.

A pedestrian detection means to detect existence of a pedestrian of a vehicle front.

An air bag control device controlled to change at least one side among a height detection

means which detects a pedestrian's detected height, and a position and area which said air bag develops according to height of a pedestrian who detected.

[0010]

[Function]As mentioned above, if a pedestrian collision detection means detects the collision with a pedestrian, as shown in the block diagram of drawing 1 (A), While the vehicle speed signal which the pedestrian collision detecting signal was inputted into the air bag control device, and was detected by the speed detecting means is inputted, When the detected vehicle speed is quicker than the degree V of setting speed as compared with the speed V set up beforehand, the detected vehicle speed is controlled from the case where the detected vehicle speed is slower than the degree of setting speed so that the developed-faces product of an air bag becomes large. When the detected speed is slower than the degree of setting speed as a result of comparison, from the case where the detected speed is quicker than the degree of setting speed, the developed-faces product of an air bag is narrowed, the deployment to an unnecessary portion is restricted, and only a portion required for a pedestrian's protection is developed.

[0011]While a pedestrian collision detecting signal will be inputted into an air bag control device as shown in the block diagram of drawing 1 (B) if a pedestrian collision detection means detects the collision with a pedestrian, In being higher than the height H which detected by the height detection means and was set up beforehand, a pedestrian's height detected a priori by a pedestrian detection means to detect the pedestrian of a vehicle front, From the case where the detected height is lower than the setting-out height H, it controls so that the development position of an air bag is made into back or a developed-faces product becomes large. And the suitable range is made to develop an air bag, the position and range of the pedestrian who changes with the height of height which carry out a secondary collision are certainly covered, and it enables it to take care of a pedestrian certainly. When the detected height is lower than the setting-out height H as a result of comparison, the range which develops an air bag from the case where it is high is made into front sides, or the developed-faces product of an air bag is narrowed, the deployment to an unnecessary portion is restricted, and only a portion required for a pedestrian's protection is developed.

[0012]

[Example]Hereafter, working example which applied the airbag system of this invention to the hood air bag device is described based on drawing 1 thru/or drawing 10.

[0013]Drawing 1 thru/or drawing 5 are what shows the airbag system of the 1st working example of this invention, The hood air bag 13 which will be developed near the back end on the hood 12 of the vehicles 10 if the collision with a pedestrian is detected, The bumper sensor 15 which is laid under the front face of the front bumper 14 of the body front end, and detects a

collision by the input from a vehicle front, The hood sensor 16 which is fastened between the front end undersurface of the hood 12, and the upper surface of the radiator support (not shown) by the side of the body, and detects a pedestrian's collision by the input of a up to [the hood 12], If the signal outputted from the speed sensor 17 which detects the vehicles speed under run, and said bumper sensor 15, the hood sensor 16 and the speed sensor 17 is inputted and each signal fulfills predetermined conditions, it has the air bag control device 19 which outputs an ignition signal to the inflator 18.

[0014]The right bag 13a which will be developed so that the right portion of the rear of the hood 12 may be covered if said hood air bag 13 is stored with the inflator 18 for exclusive use and expands in the right opening 12a formed in the rear right-hand side of the hood 12, The left bag 13b which will be developed so that the left part of the hood 12 may be covered if it is stored with the inflator 18 for exclusive use and expands in the left opening 12b formed in the rear left-hand side of the hood 12, In the center opening 12c formed in the center of the rear of the hood 12, it is stored with the inflator 18 for exclusive use, and if it expands, it comprises the central bag 13c developed so that almost the whole surface of the windshield 11 may be covered. In drawing 5, a wrap right lid, the left lid with which 21 plugs up the left opening 12b similarly, and 22 are central lids which close the center opening 12c similarly possible [opening and closing of the right opening 12a] for the numerals 20.

[0015]Next, an operation of this working example constituted as mentioned above is explained with reference to a flow chart, and drawing 3 thru/or drawing 5 of drawing 2.

[0016]First in [if the control program of the air bag control device 19 starts] Step 1, Comparison with the vehicle speed which the vehicle speed signal always inputted from the speed sensor 17 shows, and air bag operation minimum speed V_0 (for example, about 15 km/h) beforehand defined as the minimum speed for which the pedestrian protection by the hood air bag 13 is needed at the time of a pedestrian collision is performed, In vehicle speed $<V_0$, it judges that it is low speed running to such an extent that it is not necessary to develop the hood air bag 13, and it is Step 2. Advance of the program of henceforth was forbidden and malfunction of the hood air bag 13 in the time of a stop or low speed running, etc. is prevented. And it is judged as the speed for which the pedestrian protection by the hood air bag 13 is needed in Step 1 at the time of a pedestrian collision when it becomes vehicle speed $\geq V_0$, and is Step 2. HE ****.

[0017]In Step 2, when one [the check of whether a pedestrian, vehicles, etc. collide with the front bumper 14, and the bumper sensor 15 is carrying out switch one is performed and / the bumper sensor 15], it judges that the collision has not occurred and returns to Step 1. and in Step 2, when one [the bumper sensor 15], the collision with vehicles or a pedestrian occurred -- it judges and progresses to Step 3.

[0018]The check of one [the hood sensor 16 which carries out switch one according to the load added on the hood 12 when the partner who collided is a pedestrian in Step 3] is performed, When one [the hood sensor 16], for the collision with vehicles other than a pedestrian, etc., it judges that it is not necessary to develop the hood air bag 12, and returns to Step 1. And in Step 3, when one [the hood sensor 16], it is judged as the collision with a pedestrian and progresses to Step 4.

[0019]From a relation with the secondary collision position of the pedestrian who collided with the vehicles speed which conducts the experiment using a straw man etc. beforehand and differs in vehicle dimensions in Step 4, and which is found for every type of a car, and the vehicles front end. For example, high-speed minimum speed V_1 set up as a speed from which the secondary collision position serves as near the back end of the hood 12, or a boundary of whether to reach on the back windshield 11 further, Perform comparison with the vehicle speed at the time of the collision acquired from the vehicle speed signal, and in vehicle speed $<V_1$, Since the vehicle speed is slower, it judges that the air bag deployment range is to the rear end portion of the hood 12, and it progresses to Step 5, and only the right bag 13a and the left air bag 13b are developed (state of drawing 4), and a program is ended.

[0020]In Step 4, in vehicle speed $\geq V_1$, It progresses to Step 6, and the central bag 13c developed in a position far from the body front end from these right-and-left bags 13a and 13b with said right bag 13a and the left bag 13b is developed on the windshield 11 (state of drawing 5), and a program is ended.

[0021]As a result, the developed-faces product of an air bag increases, the impact absorption only of a part for the central bag 13c to develop on the windshield 11 is carried out also to the secondary collision to the windshield 11 top, and a pedestrian can be taken care of.

[0022]Therefore, in the hood airbag system of this working example, When the vehicle speed is slower as compared with high-speed minimum speed V_1 set up beforehand, While preventing and carrying out useless air bag deployment of a up to [the windshield 11 in which a pedestrian does not do a secondary collision with the vehicle speed by developing only the right-and-left bags 13a and 13b], the field of view of windshield 11 portion is securable. Since an air bag developed-faces product is expanded to the back side by developing the central bag 13c from high-speed minimum speed V_1 in addition to the right-and-left bags 13a and 13b when the vehicle speed is quicker, the pedestrian who does a secondary collision to hood 12 superiors can be certainly taken care of after a collision.

[0023]Drawing 6 thru/or drawing 10 are what shows the airbag system of the 2nd working example of this invention, The hood air bag 33 which will be developed on the hood 32 of the vehicles 30 if the collision with a pedestrian is detected, The bumper sensor 35 which is laid under the front face of the front bumper 34 of the body front end, and detects a collision by the

input from a vehicle front, The pedestrian sensor 36 which it is provided in the low position of the car body front of front bumper 34 grade, and irradiates with a beam of light, an ultrasonic wave, etc. towards the horizontal front, and detects the reflected wave and detects existence of the pedestrian of a vehicle front, etc., Attend front faces of a direction of movement, such as the front end of the roof 30a, and it is provided in a position with the high body, The adult sensor 37 which it irradiates with a beam of light, an ultrasonic wave, etc. towards the horizontal front, and detects the reflected wave and detects existence of the tall pedestrian of a vehicle front, etc., It has the 2nd adult sensor 38 which it is provided in car body fronts, such as a front grille, and irradiates with a beam of light, an ultrasonic wave, etc. by a predetermined ascending vertical angle towards the front slanting upper part, and detects the reflected wave and detects existence of the tall pedestrian of a vehicle front, etc., and the speed sensor 39 which detects the vehicles speed under run, If each signal inputted from said bumper sensor 35, the pedestrian sensor 36, the adult sensor 37, and the 2nd adult sensor 38 fulfills predetermined conditions, it has the air bag control device 41 which outputs an ignition signal to the inflators 40 and 40. In drawing 7, the numerals P2 of the numerals P1 are pedestrians with the grown-up high back in a pedestrian with a child's etc. low back, and drawing 9.

[0024]Next, an operation of this working example constituted as mentioned above is explained with reference to a flow chart, and drawing 7 thru/or drawing 10 of drawing 6.

[0025]First in [if the control program of the air bag control device 41 starts] Step 1, Comparison with 15 km/h which is the air bag operation minimum speed beforehand set to the vehicle speed V which the vehicle speed signal always inputted from the speed sensor 39 shows is performed, In the case of vehicle speed <15 km/h, it judged that the pedestrian protection by the hood air bag 13 was unnecessary, advance of the program after Step 2 was forbidden to it, and malfunction of the hood air bag 33 in the time of a stop or low speed running, etc. is prevented. And in Step 1, it judges that the pedestrian protection by the hood air bag 33 is required when it becomes the vehicle speed of $V \geq 15$ km/h, and is Step 2. HE ****.

[0026]In Step 2, when one [the check of whether the bumper sensor 35 detected the collision is performed and / the bumper sensor 35], since the collision has not occurred, it returns to Step 1. And in Step 2, when one [the bumper sensor 35], it judges that the collision of vehicles or the pedestrian P1, P2, etc. occurred, and progresses to Step 3.

[0027]If one [the check of whether in Step 3, the pedestrian sensor 36 detects the pedestrian P1 of a vehicle front, P2, etc. a priori, and before a detecting signal's colliding, it is inputted is performed and], It is judged as the erroneous detection of the collision by the splashes stone etc. having hit the bumper sensor 35, and returns to Step 1. And in Step 3, when one [the pedestrian sensor 36], it is judged as the collision of the pedestrian P1, P2, etc., and progresses to Step 4.

[0028]In Step 4, each deployment range of the front bag 33a and the rear bag 33b is decided according to the secondary collision position which was beforehand deduced by the experiment using a straw man etc. and which changes with differences in a pedestrian's height. Therefore, when the adult sensor 37 and the 2nd adult sensor 38 both have not carried out switch one, the detected pedestrian judges that he is only the pedestrian P1 with a child's etc. low back, progresses to Step 5, develops only the front bag 33a, and ends a program.

[0029]If at least one side of the adult sensor 37 and the 2nd adult sensor 38 carries out switch one, and it is inputted in Step 4 before the detecting signal's colliding, Having progressed to Step 6 and having collided with it judges that he is the tall pedestrian P2, and it develops the air bag of both the front bag 33a and the rear bag 33b on the hood 32 (state of drawing 10), and ends a program. In this case, when it collides simultaneously with an adult and a child, only the adult who is the tall pedestrian P2 is detected by the adult sensor 37 and the 2nd adult sensor 38, but. Since the child who is the short pedestrian P1 in order that the front bag 33a and the rear bag 33b may develop is also taken care of by this front bag 33a, it is satisfactory.

[0030]Thus, according to the airbag system of this working example, when the collision with the short pedestrian P1 is detected, the front bag 33a can be developed so that the first portion of the hood 32 may be covered, and unnecessary deployment of the rear bag 33b to a latter half part can be prevented. And if the collision with the tall pedestrian P2 is detected, only the part of the rear bag 33b makes a developed-faces product increase, and enables it to take care of the pedestrian P2 certainly by developing both the front bag 33a and the rear bag 33b.

[0031]Although the bumper sensor 35 developed the front bag 33a and the rear air bag 33b for the collision to the detection SHITA case and made the air bag developed-faces product increase in this working example after at least one side has detected the adult among the adult sensor 37 and the 2nd adult sensor 38, Thus, when an adult is detected, an adult can be taken care of by developing only the rear air bag 33b and changing the development position of an air bag. When, combining [for example,] the signal of the adult sensors 37 and 38 and the speed sensor 39 and the vehicle speed is more than the degree A of setting speed, it may be made to develop only the rear air bag 33b. [at least one side of the adult sensors 37 and 38] While both adult sensors 37 and 38 have been OFF, it may be made to develop only the rear air bag 33b, when the vehicle speed is more than the degree B of setting speed (the degree A of setting speed degree B> setting speed).

[0032]Although the stationary type ultrasonic sensor etc. which irradiate with an ultrasonic wave etc. to the horizontal front or front slanting upper part were used in this working example as the pedestrian sensor 36, the adult sensor 37, and the 2nd adult sensor 38, The cross direction can be made to be able to swing the directions of radiation, such as an existing directive ultrasonic wave, and the pedestrian of the wide range ahead of a vehicle traveling direction can also be made detectable.

[0033]Although the number of the air bags developed according to the difference between the vehicle speed or a pedestrian's height was changed in both above-mentioned working example and the developed-faces product was increased or decreased, By providing a partition in the inside of one air bag, forming two or more air sacs, and filling up these air sacs with gas selectively, it can also constitute so that the developed-faces product of an air bag may be changed.

[0034]

[Effect of the Invention]As explained above, the airbag system of this invention, When a pedestrian collision detecting signal is inputted into an air bag control device. [whether when the vehicle speed is quicker than the degree of setting speed, the developed-faces product of an air bag is made large, and] By controlling to change a development position back, and narrowing the developed-faces product of an air bag, or changing a development position into front slippage, when the vehicle speed is slower than the degree of setting speed, While making the suitable range develop an air bag according to the vehicle speed and taking care of a pedestrian certainly, the deployment to the unnecessary portion of an air bag can be prevented.

[0035]When a pedestrian collision detecting signal is inputted into an air bag control device, . [whether when the height of the pedestrian of a vehicle front, etc. are detected a priori and a pedestrian taller than predetermined height collides, the developed-faces product of an air bag is made large, and] Since the developed-faces product of an air bag is narrowed or a development position is changed into front slippage when it controls to change a development position back and a pedestrian shorter than predetermined height collides, While both pedestrians and short tall pedestrians can protect certainly, the deployment to the unnecessary portion of an air bag can be prevented.

[Translation done.]